

Les mesures de contrôle sur le caoutchouc de rebut et récupéré suivent de près celles qui s'appliquent au caoutchouc brut. Le 23 mars 1942, l'usage de caoutchouc récupéré est limité à peu près aux mêmes articles essentiels que ceux pour lesquels le caoutchouc naturel pouvait être employé, mais dans plusieurs autres son usage devient obligatoire et dans certains cas les manufacturiers doivent employer une proportion déterminée de caoutchouc récupéré. A l'avènement du caoutchouc synthétique, les restrictions sur le caoutchouc de rebut et récupéré sont graduellement relâchées.

*Produits chimiques.*—Au cours des premiers mois de la guerre, le problème de fournir les produits chimiques nécessaires au programme de guerre était confié à la Branche de la production des produits chimiques et des explosifs du Ministère des Munitions et Approvisionnements. De bonne heure cependant en 1941, il devint évident que la rareté des produits chimiques tant pour fins civiles que pour fins de guerre exigerait une réglementation plus stricte des approvisionnements. En juillet 1941, un Régisseur des produits chimiques, relevant du Ministère des Munitions et Approvisionnements, fut nommé. Depuis sa création, la Régie a pris de l'envergure au point d'englober présentement plus de 300 postes variant de la quinine, distribuée à l'once, à la cendre de soude et à l'acide sulfurique, vendus par centaines de milliers de tonnes à la fois. Une grande partie du travail de répartition et autres mesures de contrôle ont pu être effectuées sans le recours à des ordonnances formelles.

*Véhicules-moteur.*—En temps de paix, l'industrie de l'automobile était l'une des cinq principales entreprises manufacturières du Canada. Pour convertir les aménagements de cette industrie en aménagements de guerre et pour assurer un approvisionnement de voitures de tourisme et de camions essentiels, un Régisseur des véhicules-moteur, adjoint au Ministère des Munitions et Approvisionnements, fut nommé le 13 février 1941.

De bonne heure en 1942, la production des voitures de tourisme cessa. Pour les besoins des médecins, des infirmières, des services d'incendie et de police et autres classes d'usagers essentiels, 4,500 automobiles neuves furent mises en réserve dans une "banque" d'Etat d'où elles ne sont retirées que pour fins essentielles et sur permis de la Régie des véhicules-moteur. A la fin de 1943, environ 800 automobiles avaient été livrées par la "banque". En janvier 1942, les demandes des forces armées s'étaient accrues au point où il fallut recourir à des restrictions énergiques sur la fabrication des camions pour fins civiles. Une interdiction sur la construction sans permis de camions et autobus entra en vigueur le 14 mars 1942. Toutefois, en raison de l'expansion de l'activité commerciale et de l'augmentation des déplacements résultant du programme de guerre, il fallut se rendre aux demandes de matériel de transport de la part des établissements commerciaux essentiels. Les camions et leur outillage furent retirés du travail non essentiel et affectés au travail essentiel. Les services de camionnage et de livraison furent soumis à des restrictions. Ce remaniement combla la majeure partie des besoins en 1942, mais il était évident qu'il faudrait recourir à un programme beaucoup plus vaste.

Les caractéristiques des véhicules destinés à des fins militaires furent étudiées et certains modèles, d'une conception fondamentale répondant aux besoins civils, furent choisis. Les manufacturiers furent alors autorisés à retirer certains modèles de leurs commandes de guerre pour les dépouiller de tous leurs accessoires militaires et les finir comme unités commerciales. Les acheteurs éventuels devaient établir leur essentialité à la satisfaction de la Régie des véhicules-moteur avant que le camion ne leur fût livré.